

メンテナンス元年

大石久和

国土学アナリスト
Hisakazu Ohishi

業保険などの受給者の増加によって財政支出の膨張圧力がきわめて強くなっていた。アメリカが荒廃したのは、一九三〇年頃のニューディール政策により道路などの社会資本が急激に整備されたが、それが建設から五〇年経過し、維持管理を充実させなければならなかったのに社会資本の充実に見合った維持管理予算の伸びがなかったからである。

つまりアメリカは、維持管理費を削減しては、いないのである。さらに、その後も一貫して既存ネットワークを補完する道路の新設にも努力しており、最近では史上最大規模の建設・管理の道路投資を行っているが、このことは、わが国ではほとんど知られていない。

一方、国土交通省直轄の道路関係予算の推移を見てみると、高度経済成長期からインフラストラックを大幅に拡大してきたにもかかわらず、なんと近年維持管理費を削減してきたのである。アメリカは管理費を削減しなかったのに、わが国では、ここ一〇年で、四〇%も削減しており、アメリカの教訓にほとんど何も学んでいないのである。

阪神淡路大震災・東日本大震災からの教訓

一九九五年一月、久しく経験しなかった大地

行政技術者確保の問題

太田昭宏国土交通大臣は、今年を「メンテナンス元年」と打ち出し、公物管理に万全を期していくことを表明している。そのためには人材の確保が欠かせないが、それが実に心許ない状況になっている。

わが国には長さが二層を超える橋梁が約七〇万橋あるが、そのうち約七割の四八万橋を市町村が管理している。最近の合併で市町村の技術者が充実したのかと思えば、全くの逆で、財政が厳しいことを理由に、定数削減が強化され技術者も大きく減少している。

総務省が平成二十四年四月現在でまとめたデータによると、全市町村の三〇・八%に一人の土木技術者もいない。内訳を見ると市の九・五%、町の四二・四%、村の七八・八%に一人も土木技術者がいないのである。これでは職員による点検はおろか要補修箇所の発見も難しいに違いない。民間に発注して行うにしても、発注業務そのものも、その業務の監督も困難だ。

そのため国の支援が不可欠で、今年の道路法改正では「大規模構造物を対象に国土交通大臣による修繕・改築の代行」ができる規定が盛り込まれた。この規定が活用され、地方の道路公

震が近代化された大都市を襲った。六、四〇〇名もの命が奪われ、あらためて大災害国に暮らす宿命を思い知らされたのである。

この地震では、東西の交通幹線がすべて兵庫県南部の阪神間に集中していたため、わが国がしばらく東西に分断されるという事態が生じてしまった。鉄道も道路も、幹線は一時的には完全遮断されてしまったのである。これは、阪神間が人口稠密で交通需要が多いことから、需要のあるところに整備するというB/C（費用便益）主義的な考えからは必然の結果だったのである。

東日本大震災を経験したいま、日本のどの海岸も津波の恐怖から逃れることができないことが明確となった。海岸に沿うように都市を発達させてきたわが国は、この危険と対峙していかなければならないし、さらに大地震は内陸でもどこでも起こりうる。

東日本大震災後には、全党派で三陸縦貫道路の早期整備を決めたように、リダンダンシーに富むネットワークの形成は、大自然災害頻発国であるわが国の存続計画の第一に取り上げなければならぬ課題であることが、これらの大震災からの教訓である。つまり大規模災害を想定した「非常時モード」の獲得である。

物の維持管理が問題なく行われることを期待したい。

ところが、その国土交通省の整備局が著しい人員削減を余儀なくされているのである。たとえば、関東地方整備局は職員数三、七三二名であるから、四〇年間勤務があるとして毎年九〇名採用して現状維持できるのだが、前政権の極端な削減施策により採用数が急減した。

平成二十二年度は四四名の採用ができていたのに、政権交代後の平成二十三年度には九名、二十四年度には九名、二十五年度には七名（うち技術者四名）という有様で、存続可能な組織の体をなしていないのである。これでは将来的には市町村の応援どころか、大臣直轄区間の管理すら十分できるかが心配である。早急に大幅な技術者確保策を打ち出さなければならない。

アメリカの教訓

アメリカの道路橋梁などの社会資本が老朽化し、「荒廃するアメリカ」といわれたのは一九八〇年代初頭の頃である。一九六〇年代の末頃から七〇年代にかけて、橋が落ちたり、道路の路面が穴ぼこだらけになったりする事態が急増した。

この当時はベトナム戦争の影響もあり、戦費に加え社会保障などの義務的経費が急増し、失

笹子トンネルの衝撃

以上の教訓を踏まえると、中央高速の笹子トンネル事故は衝撃である。道路公団民営化委員会議論の際、ある委員は「管理費は三〇%は削減できる」と主張し続けていたが、これらを踏まえて現実に管理費の削減が行われてきた。結果として、本トンネルは「近接での目視および打音」による検査点検の実施が一二年間も先送りされてしまったのである。最も管理能力のある組織が管理してきた道路なのだが、やはり「必要な費用は必要だ」ということだったのである。

また、このトンネルが交通遮断を余儀なくされている間、山梨県や長野県では首都圏との連絡が十分でないことからくる物流人流の滞り、産業や観光への影響などが心配された。もし、中部横断道路がつながっておれば、代替機能を果たすことができたのである。つまり、道路は「ネットワーク全体として機能する」というものなのである。

わが国の高齢化は人間社会のことだけではない。社会資本の高齢化時代を「次世代への貢献」と考えた維持管理・更新によって乗り切っていくための覚悟と用意が、いまほど求められている時はないのである。